ARIPI ROMÂNEȘTI



Director: Comandor avi
AL. DEMETRES

D.

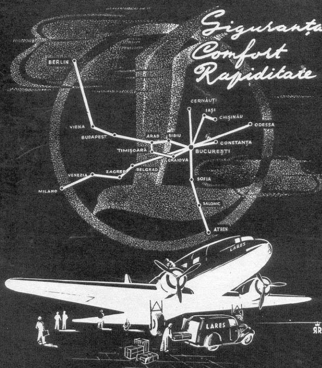
525

SEPTEMBRIE 1943
UL III. Nr. 48.

ADJUTANTUL AVIATOR MIHORDEA, CARE INTR'O LUPTĂ AERIANĂ DEASUPRA MĂRII NEGRE, A DOBORIT IN VALURI, DOUĂ BOMBARDIERE BIMOTOARE BOLȘEVICE

LEI 20

LINII AERIENE INTERNE și INTERNAȚIONALE 1943



LARES

LINIILE AERIENE ROMÂNE EXPLOATATE CU STATUL

„ARIPI ROMANEȘTI" Organ oficial de propagandă al Subsecretariatului de Stat al Aerului. Redacția și Administrația: Str. Sărindar Nr. 9 et. I Telefon: 3.45.28, cont cec: 1334.

Director: Comandor av. rtg. AL. DEMETRESCU. Redactori: NICOLAE LADMISS ANDREESCU și GION.

Costul abonamentelor: întreprinderi, fabrici, Instituțiuni de Stat și particulare, de sprijin: dela lei 5000, obișnuite: lei 1500 anual. Pentru particulari: lei 480 anual. Un exemplar lei 20.

Tipografia Soc. Națională de Editură și Arte Grafice „DACIA TRAIANĂ", București Str. Sărindar, 5-7-9- înmatriculată sub Nr. 156942 la Reg. Of. Com. București. — Tipărită în ziua de 25 IX-943.

Patrie, Onoare, Credință.

de Comandor aviator AL. DEMETRESCU

Oricât s'ar scrie de mult privind faptele și sufletele de luptători ale ostașilor români, este insuficient față de măreția clipelor pe cari ei le trăesc acolo, mult departe de viața tihnită a fiecăruia din noi, tihnă adusă de bărbăția fără de seamăn a ostașilor noștri și a unor aliați leali și fără de pereche.

Am fost recent printre ei, în mijlocul sburătorilor români ce luptă dincolo de Nipru și mi-am dat seama, la înapoierea mea, că distanța care separă pe luptători de cei din țară este atât de mare, încât se pot găsi oameni — în special orășeni, dar din fericire puțini la număr — cari să nu-și dea seama că bătăliile înverșunate ce se desfășoară în Răsărit sunt tot atâtea pietre de hotar pentru ființa Patriei și existența fiecăruia din noi.

Bănuiesc că pentru toți aceștia, repetarea — în vorbă și slovă — a unor teme privind: Patria, Onoarea, Credința, devin plicticoase prin lipsa lor de... varietate!

Au poate dreptate asemenea indivizi, pentrucă într'adevăr — mai ales atunci când păstrezi un contact permanent cu cei ce luptă acolo — nu poți altcum vorbi și nici altceva scrie decât aceleași invariabile teme — Patrie, Onoare, Credință — dar cari constitue pentru *unanimitatea* luptătorilor noștri din Răsărit, singura lor rațiune de a fi, singurul gând care-i frământă și le călăuzește clipele unor vieți ce nu le mai aparțin!

Scrisul atât de „plicticos" al celor ce nu-și mai pot face altfel datoria de onoare pentru țară, nu este însă adresat celor cari „răsfoesc" o revistă sau o publicațiune de războiu, ci acelor cari prin originea lor — dar mai ales prin legăturile lor sufletești față de acest pământ strămoșesc — nu consideră ca pe o povară repetarea singurelor teme cari ne interesează astăzi, nici nu privesc nenumăratele dovezi de vitejie ale luptătorilor din toate armele, ca pe niște neînsemnate „fapte diverse" sau „întâmplări din Capitală"...

Nu pentru „cosmopoliții" sufletești — în fiecare țară se găsesc asemenea exemplare — se scrie și scriem și nici pentru aceia cari niciodată nu s'au putut cuprinde în necazurile, nevoile sau rarile bucurii ale neamului nostru! Grijile lor mărunte — meschine ca și sufletul pe care-l au — nu le dau pas să se gândească la gigantica sângerare dela Răsărit și de al cărei rezultat depindem cu toți. Ce știu ei ce tainică legătură cimentează sufletele unui echipaj aerian sau ceea ce înseamnă iureșul din înaltul cerului al vânătorului ce-și atacă inamicul?!

Pentru toți aceștia — din fericire prea puțini la număr — este posibil ca scrisul românesc de războiu să plictisească! Variațiunea o găsesc în schimb în fața celui dintâi alarmist — cu cât e mai neghiob cu atât e mai interesant — sau în sucitul neîncetat al butoanelor dela radio pentru a găsi ceva „interesant"...

Pentru acești oameni cu judecata deformată și cari își închid ochii în fața adevăratelor pericole; cari fac „politică" și „înaltă" strategie — fără a dispune de o logică valabilă și nici de elementar bun simț — și în cugetul cărora nu se află decât regretul pentru lipsa sărurilor de baie sau a postavurilor de țesătură extra fină, pentru aceștia nici cei de acolo nu luptă și nici cei din interior nu scriu! Sbuciumul neamului, ei îl urmăresc desigur din cine știe ce publicațiune scrisă în limbă străină, în paginile căreia în loc de scene plicticoase de războiu găsesc în abundență, chipuri de „eroi" cu paharul în mână și cu diverse flori la butonieră, iar în loc de „dări de seamă" asupra mersului luptei unui neam, „compterendu"-uri leșinate ale unui „hall" de hotel oarecare...

Intr'o zi însă — și cu atât mai mult cu cât numărul lor e limitat ca și conștiința lor — vor fi totuși întrebați: Ostașul român și-a dat viața pentru Țară! Tu, în ce fel ai activat pentru ea?















S. Lt. av. Dicezare I. decorat cu „Mihai Viteazul" (S. M. P.)



Lt. av. Greceanu, decorat cu „Mihai Viteazul" (S. M. P.)



Adj. av. Bucur, autorul unei victorii aeriene deasupra Mării Negre (S. M. P.)



ARIPI ROMANEȘTI în



... aerodromul. „Toată lumea la adăpost”, sună ordinul.

2. Directorul revistei noastre de vorbă cu comandantul unui grup de vânătoare.

3. Un grup de sburători dalc vânătoare în fața „palatului” lor.

4. Comandantul unei mari unități aeriene germane felicită pe adj. av. Mihordea, care — cu un avion I.A.R. 80 — a doborît, într'o singură luptă deasupra mării, două bombardiere bolșevice. *(S. M. P.)*

5. Patru sburători, patru bravi: Lt. Popescu-Ciocănel, Cpt. av. Bâzu Cantacuzino, Cpt. av. Dan Scurtu, Slt. av. Florescu.







9. Sburătorii unei escadrile de avioane „Stuka” românești.

10. Echipajul unui Ju. 88 românesc studiind, plin de voie bună, hărțile. *(S. M. P.)*

11. Pe-aici au trecut schijele dușmane. Avionul sob. Lt. av. Dicezare I., cavaler al ordinului „Mihai Viteazul”. *(S. M. P.)*







PTĂ

6. Bombele! *(S. M. P.)*

7. Comandantul unui eroic grup de bombardament.

8. Niprul văzut din avion.



CRONICA RĂZBOIULUI aerian

de ROMULUS SEIȘANU

OPERAȚIILE DINTRE 1—15 SEPTEMBRIE 1943





După misiune... (S. M. P.)

Subsecretarul de stat britanic al aerului, căpitanul Balfour, a comunicat în ziua de 1 Septembrie a. c., că în ultimele trei luni aviația anglo-americană care a executat atacuri teroriste deasupra Germaniei a aruncat, în total, 37.500 tone bombe față de 12.000 tone bombe din perioada corespondentă a anului 1942.

Prin aceste cifre comparative, subsecretarul de stat, Balfour, a urmărit să scoată în relief că atacurile aeriene cu caracter terorist împotriva Germaniei — și noi trebue să adăugăm și împotriva Italiei până la 3 Septembrie, când această țară a capitulat, ca și a teritoriilor ocupate de germani în Europa occidentală — au fost mult intensificate în vara anului 1943.

In ziua de 6 Septembrie s'a anunțat din Londra că 3000 tone bombe explozive au fost aruncate în 47 minute asupra orașelor germane Mannheim și Ludvigshaven; iar cel mai violent atac aerian l-a suferit orașul Muenchen. In ultimele două săptămâni aviația de bombardament anglo-americană, pe lângă diferite orașe din Germania, a mai bombardat Bruxelles, Paris, Rouen, Abeville și alte localități din Olanda, Belgia, Franța și Grecia.

Nu mai încape nicio îndoială că aceste atacuri aeriene „teroriste" nu au avut alt scop decât să influențeze asupra moralului populațiunii civile prin distrugerea cartierelor de locuințe din orașe, ca și a monumentelor artistice, culturale, a bisericilor și diverselor așezăminte și instituții.

Ziarul englez „Daily Sketch" a publicat o notă a corespondentului său atașat pe lângă cartierul general anglo-american, că nu trebue să se lase niciun răgaz între atacurile aeriene de-asupra teritoriilor inamice, căci numai așa „presiunea continuă exercitată asupra populațiunii civile va avea ca efect final sfărâmarea rezistenței. Iată pentru ce trebue fără încetare să aruncăm asupra orașelor inamice tone de bombe, zi și noapte".

Efecte de această natură nu s'au produs în Germania, a cărei populație civilă își menține moralul ridicat cu toate suferințele ce le-a îndurat și le îndură în urma acestor atacuri aeriene condamnabile din punctul de vedere uman și care dezvălue instinctele primitive de distrugere ale celor ce le orânduesc, fără să țină seama de interesele superioare ale civilizației și nici chiar de eventualele represalii. Numai câteva personalități engleze au formulat critici împotriva atacurilor aeriene teroriste anglo-americane, dar mai mult de teama represaliilor.

Fostul decan al bisericii S. Paul, din Londra a declarat că englezii vor regreta într'o zi distrugerea atâtor monumente culturale prețioase din Germania, Italia, Franța și din alte părți, care nu vor mai putea fi restaurate, cu toate asigurările date de d. Roosevelt, care confundă blocurile moderne cu monumentele artistice și istorice. Alt englez, dr. I. H. Uldham, a scris că lansarea bombelor explozive și incendiare asupra locuințelor oamenilor este în strictă opoziție cu scopurile civilizației.

Criticul militar suedez, colonelul Bratt, a observat că după raid-urile teroriste asupra orașelor Hamburg, Berlin și Milan, nu se mai poate pretinde că ele n'ar fi avut decât scopuri militare. Notăm că proectul unei distrugeri massive și sistematice a ținutului Ruhr a fost întocmit încă dela începutul războiului de guvernul britanic.

Iată un extras din procesul verbal al ședinței din 17 Noembrie 1939 a Consiliului superior britanic, ținut la Londra:

(7) 531 48

Chamberlain: „Este posibil să se distrugă ţinutul Ruhr?

„Aviaţia britanică a făcut în cursul ultimelor săptămâni o recunoaştere completă a ţinutului. Ea a luat numeroase fotografii, în majoritate de la mică înălţime. Ea posedă astăzi o hartă completă a regiunii, cu toate amănuntele. Cea mai mică fabrică, cea mai mică uzină electrică, cel mai mic furnal, cel mic canal sunt însemnate exact în punctul unde se găsesc realmente. Mai mult decât atât. Secţiunile tehnice au construit din ghips o machetă a regiunii şi împrejurimilor, aşa cum se înfăţişează din aer. Această machetă este astfel construită şi colorată încât dă exact impresia pe care o au piloţii în timpul sborului.

„S'a format un corp de aviatori extrem de viteji pentru bombardarea regiunii. Incă de pe acum fiecare aviator ştie ce misiune va căpăta şi cum poate recunoaşte obiectivul.

„Conform planului avioane grele de bombardament vor sbura deasupra Belgiei la mică înălţime şi se vor îndrepta cu viteză maximă către ţinutul Ruhr, cam la înălţimea coşurilor. Ele se vor împărţi în grupuri mici, fiecare aparat interesându-se numai de obiectivul respectiv. Acest sbor la mică înălţime are scopul de a feri avioanele de acţiunea bateriilor antiaeriene grele şi mijlocii şi de a se sustrage atacului aviatorilor de vânătoare, care nu pot manevra satisfăcător atât de jos. Singurele mijloace de apărare utilizabile ar fi mitralierele şi tunurile de antiaeriană uşoară.

„Proectul nu prevede că atacul trebue dus dintr'o singură lovitură şi într'o singură zi. Dimpotrivă, el va trebui continuat vreme îndelungă, timp de două, sau trei luni. In această perioadă se vor întreprinde fără încetare sboruri în valuri succesive. In fiecare zi se vor face eforturi de a se desăvârşi distrugerile deja începute. Sborurile ar avea loc zi şi noapte. Populaţia ţinutului Ruhr nu va avea nici o clipă de linişte. In această succesiune continuă de alarme ea nu ar avea nici o posibilitate să doarmă, sau să lucreze. Tot atât de puţin i-ar fi posibil să repare stricăciunile".

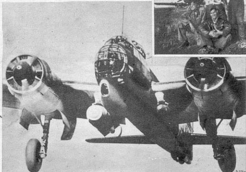
Din declaraţiile pe care le-a făcut la 17 Noembrie 1939 primul ministru de atunci al Marei Britanii, Chamberlain, reese că el n'a stabilit nicium *distinguo* între obiectivele militare şi civile, ci s'a ocupat numai de distrugerile întregei regiuni a Ruhr-ului, adică şi a oraşelor cu populaţia lor civilă şi cu toate bogăţiile lor artistice şi culturale.

Formula britanică pentru atacul aerian terorist fără deosebire de obiective: *„Aerea Bombing"* a fost recomandată încă din 1934 de subsecretarul de stat al aerului, Philipp Sassoon.

La începutul lunei Septembrie 1943, în regiunea Ruhr, aviatorii englezi şi americani au constatat însă că pierderile lor sunt din ce în ce mai mari, deoarece în această regiune germanii au instalat 30.000 de baterii de artilerie antiaeriană şi au concentrat 1100 avioane de vânătoare.

Şi în alte regiuni ale Germaniei mijloacele de apărare antiaeriene şi aeriene germa au sporit. Din această cauză a sporit numărul bombardierelor grele anglo-am cane doborite, — procentajul pierderilor atingând adesea ori 30 şi chiar 35 la sută.

In afară de distrugerea aparatelor, mai sunt cheltuelile extraordinare ce le impune organizarea unui raid aerian de o oarecare importanţă. După calculele făcute de specialişti, un avion britanic „Lancaster" consumă spre a se duce din Anglia în Ruhr 2000 de galoane de petrol, adică 9.091 litri de benzină. Un raid, la care iau parte 100 de avioane, ar consuma 909.100 litri benzină, fie în cifre rotunde, ţinând socoteală şi de nevoile auxiliare, un milion de litri de benzină.



Avionul de bombardament Ju 88.

Grup vesel de piloţi şi mecanici pe un aerodrom în Est *(foto Virgil Dimitriu)*

Trebue să se mai ţină seama şi de calitatea benzinei. Un raid cu 100 de aparate reprezentând o putere totală de patru milioane de cai, consumă aceiaş cantitate de benzină ca şi aceea a unui automobil care ar face de trei milioane de ori înconjurul pământului. Socotită în bani, numai benzina aceasta se ridică la o valoare de mai multe miliarde lei.

Se înţelege dela sine că dacă numai benzina costă atâta pentru 100 de aparate grele, într'un raid Anglia-Ruhr, ce pierderi considerabile înregistrează aviaţia britanică prin procentajul de 30—35 pierderi într'un raid, ţinând seama şi de valoarea indiscutabilă a echipagiilor dispărute.

Pe frontul oriental, între 1—15 Septembrie a. c., aviaţiile germană, română şi sovietică au desfăşurat o mare activitate, atât în zona bătăliilor din regiunile Briansk, Kirov, vest de Harkov, Doneţ şi Cuban, cât şi în spatele frontului. In unele zile 1000 de avioane germane au atacat în valuri succesive, trupele şi obiectivele militare inamice, cu o mare eficacitate. In cifră medie, au fost doborite zilnic, 80 de aparate sovietice.

Aviaţia noastră şi în această perioadă grea a campaniei din răsărit, a contribuit prin misiunile ce le-a executat în bune condiţii şi prin sprijinul ce l-au dat trupelor de uscat în sectorul de sud al frontului, la prăbuşirea multor atacuri sovietice şi la distrugeri masive în spatele frontului inamic.

In ziua de 14 Septembrie aviaţia germană a apărat cu succes un convoi german în Oceanul Ingheţat de nord, care fiind atacat de o formaţiune aeriană inamică, a reuşit să scape nevătămat. In cursul luptelor 30 de avioane sovietice au fost doborite dintr'o formaţiune de 55.

In cursul bătăliei dela Salerno-Eboli (Italia de sud), s'a constatat că aviaţia anglo-americană n'a putut domina spaţiul aerian şi nici n'a fost în măsură să execute recunoaşteri în bune condiţiuni.

Acea bătălie cu un rezultat dezastruos pentru forţele americane şi britanice, a dovedit că afirmaţia făcută mai înainte de experţii militari din Londra şi Washington, privitoare la superioritatea covârşitoare a aviaţiei „naţiunilor unite", pe orice teatru de operaţiuni, nu este întemeiată.

ROMULUS SEIŞANU



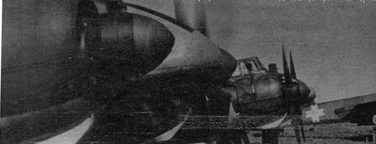


ADJ BUCUR

GEN. CHEORGHIU ERMIL — ADJ. MIHORDEA

Comandantul corpului aerian român de vorbă cu doi bravi piloţi dela vânătoare: adjutanţii Mihordea şi Bucur *(S. M. P.)*

SBURĂTORII ROMÂNIE



de LUIGI CUCCO *)

Septembrie „Undeva pe front"!

Un aparat care avea ca semn distinctiv un elefant, unul din acele minunate aparate de transport, care sboară ore întregi, făcând legătura între țară și câmpul de luptă înaintat, sboară fără apărare, atingând ușor creasta dealurilor, vârfurile pomilor, spuma mării până la liniile dușmane, și sboară, sboară mereu, încet și zumzăitor ducând una din cele mai aprige bătălii de pe frontul rusesc, bătălia distanțelor, încărcate până peste poate cu oameni și materiale, îndesate cu saci de poștă, — „bine ai venit, prietene avion, cu vești de acasă" — unul din aceste trimotoare de transport m'a dus într'un sbor care nu se mai isprăvea la Comandamentul Corpului Aerian Român.

Incă de pe drum, regăsisem printre cei care alcătuiau echipagiul, vechi prieteni. Radio-telegrafistul fusese la Stalingrad. Il întâlnisem acum un an pe unul din aerodromurile din stepă, dintre Don și Volga, pe vremea când diviziile românești apărau cu nemăsurată vitejie acele avant-posturi ale civilizației occidentale, ale duhului creștin, ale gândirii europene așezate în fața Asiei.

Abia plecasem când, depănând firul amintirilor, ne găsirăm scufundați în plină atmosferă de războі. Retrăiam în minte întâmplările mărețe din acele zile de neuitat; avioanele aterizau și porneau din nou sub focul direct al brandt-urilor dușmane, pe când tancurile bolșevice stau la pândă la marginea terenului. Aduceau muniții pentru apărarea celor rămași pe câmpul de luptă, evacuau pe cei răniți și bolnavi, sburând prin vifor și crivăț, străpungând ziduri de ceață și cerga groasă a norilor.

— „Odată plecasem cu patruzeci și cinci de oameni pe bord! Nu știam nici noi cum reușisem să decolăm. Ne temeam să nu ne lase aparatul. Pilotul parcă îl smulsese de la pământ cu amândouă mâinile".

Nu puteam să-mi doresc o introducere mai demnă, mai înălțătoare pentru călătoria mea la Corpul Aerian Român. M'am prezentat Șefului Statului Major care, la o mie de kilometri de București, știe să-și păstreze, în mijlocul preocupărilor și a grijilor sarcinei sale, neturburat, aceeaș ținută veselă de totdeauna.

— „Duceți-vă la șeful biroului doi. Acolo vă veți simți ca la dumneavoastră acasă. Locotenent-comandorul spune că are rude în Italia. Ba mai mult: mi se pare că se trage chiar din Garibaldi".

Aveam la mine actele liberate de Statul Major cu

*) D. Luigi Cucco este bine cunoscutul ziarist italian — corespondent de război al marelui ziar milanez „Corriere della Serra" — care de mai bine de doi ani, a urmărit, pe front, glorioasa noastră oștire.

Articolele sale — atât de elogioase pentru ostașii și șefii români — au fost deseori citate în presa română și străină, la radio, etc.

Pentru permanenta sa activitate de războiu, pentru dragostea și sinceritatea camaraderiei sale, dar în special pentru continua sa prezență pe front, în primele linii de unde își culegea reportajile, d. Luigi Cucco a fost decorat cu „Steaua României" în gradul de ofițer, cu spade și panglica Virtutei Militare.

Revista „Aripi Românești" — pe această cale — îi mulțumește pentru distinsa sa colaborare.





Bombe de mare calibru sunt încărcate pe avioanele Stuka românești.

numele și titlurile mele scrise limpede și citeț; dar abia ajuns, șeful biroului doi m'a supranumit, numai el știe de ce, Pirandello și tot timpul pe care l-am petrecut cu aviatorii români, am fost și am rămas Pirandello, chiar dacă între autorul piesei „Omul, bestia și virtutea” și mine nu există nici o legătură, doar poate faptul că pe amândoi ne cheamă Luigi. Și aceste nimicuri reușiră să facă mai prietenoasă, mai plăcută, mai frățească legătura care mă apropie de piloții și comandanții aviației române.

Pentru încă o săptămână am fost musafirul lor, pentru încă o săptămână am trăit viața lor, împărțind cu ei salteaua de paie sub un cort, sau lângă peretele unei barăci, mâncând la aceeaș popotă, spălându-ne în acelaș lighean. Cu ei am sburat, cu ei am auzit bubuind pe deasupra capului bombardamente bolșevice care pe cât erau de sgomotoase, pe atât erau de inofensive. I-am văzut plecând înfrigurați pentru aspre misiuni de războí; vânătoare sub alarmă, când cerul se întunecă de avioane cu stele roșii; atacuri la noduri de comunicație și coloane în marș, recunoașteri strategice împinse până în inima teritoriului inamic. I-am văzut întorcându-se biruitori, rupți de oboseală, istoviți de tensiune nervoasă și totuși mândri și activi. Aparatele erau ciuruite de lovituri, purtau semnul strășniciei luptei, dar piloții aduceau vestea sau prevestirea izbândei.

Zile de activitate frenetică, irezistibilă, când câmpul de luptă nu cunoaște o clipă de răgaz, când abia s'a întors o escadrilă că alta a și decolat spre obiectivele vrăjmașe. Toate specialitățile veneau la rând: vânătoare, bombardament în picaj, bombardament în sbor orizontal, asalt, recunoaștere. Corpul român de aviație, așa cum l-am văzut eu, este o unitate minunată, armonioasă, pregătită pentru toate sarcinile, gata pentru toate nevoile: un organism complet, puternic, o minunată mașină de război pusă în serviciul unor oameni cutezători. Am petrecut cu aviatorii unele din cele mai frumoase zile din viața mea de corespondent de război. Pentru mine a fost ca o bae de energie. Am sorbit dela isvoarele cele mai limpezi și vioaie ale entuziasmului. Amintirea orelor petrecute pe front, a oamenilor pe care i-am cunoscut și pe care i-am văzut luptând cu un curaj și o voință egală cu disciplina îmi va rămâne întotdeauna scumpă.

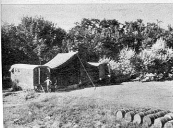
Au pornit să lucreze la începutul lunii Iunie, când stepa înflorită era o mare de buruieni de toate culorile, care unduia în bătaia vântului și câmpiile de floarea soarelui îți luau ochii cu galbenul auriu, agresiv, fosforescent al corolelor înfipte pe tulpinile țepene. Au văzut ierburile uscându-se, pământul întărindu-se, brăzdându-se de crăpături însetate, sub soarele neiertător al lunii August. Au cunoscut mușcătura arsurii, chinul setii, au văzut cerul neted ca o boltă de metal, întunecându-se acoperindu-se de nori de furtună. S'au înfiorat la cele dintâi picături ale ploilor de toamnă, la cele dintâi vânturi reci suflând de la nord. Și sunt încă pe front cu o voință neclintită, cu un zel nestins. Uniformele s'au cam decolorat, aurul galoanelor s'a mai înegrit; fețele sunt arse de soare și poate obrajii cam trași, dar sufletele au rămas neatinse, generoase!

Generalul Comandant al C. A. R. s'a deplasat pe un câmp înaintat; ca de obiceiu a stabilit un comandament operativ în apropierea imediată a frontului și își petrece orele libere pe aerodromuri, în mijlocul echipagiilor. Comandamentul este așezat într'o baracă de o austeritate franciscană: acolo stau generalul, șeful biroului de operațiuni, ofițerul superior german de legătură, un dactilograf, un telefonist, patru soldați. Nu s'ar putea închipui nimic mai simplu și în acelaș timp mai sprinten. Generalul lucrează într'o odaie goală unde nu se află decât o masă, un telefon și o hartă mare pe perete. E în picioare încă din faptul zilei, o zi cenușie, neobișnuit de rece. Cu toate că sezonul nu este încă înaintat, s'a și pus problema așezării unor sobe. Generalul ne poftește la o ceașcă de lapte ca să ne încălzim și așteaptă cu nerăbdare rezultatul unei recunoașteri meteorologice pentru a afla condițiile timpului asupra obiectivelor. Pe masă zace un teanc de ordine de operațiuni.

— „Să sperăm că azi o să putem lucra... spune, ca și cum Corpul până acuma nu ar fi lucrat!

Profit de așteptare pentru ca să-i cer să-mi facă istoricul „Corpului“ său, alcătuit ca „Grupul Aerian de luptă” apoi înzestrat cu noui materiale și organizat ca o mare unitate cu destinarea unui sector operativ de care aviatorii români sunt pe deplin răspunzători. A fost o muncă impunătoare care i-a angajat pe toți, fără cruțare. Vânătoarea a ajuns până la 6 sboruri pe zi; asaltul până la cinci, iar bombardamentul până la trei pe zi. Caruselul bombardierelor în picaj care lucrează special în Cuban a fost impresionant. Au fost numărate mai mult decât 80 de misiuni într'o singură zi.

Nu este datoria mea să povestesc rezultatele pe care generalul mi le înfățișează. Citatele foarte dese pe buletinele germane și pe ordinele de zi semnate de Conducător, au ilustrat și ridicat în slavă, opera aviației române de la Harkov la mare în vremea ofensivei de vară. Generalul expune date și cifre cu un limbaj rece, precis, dar privirea i se luminează, glasul îi tremură cu patimă când îmi vorbește de echipagii, când îmi face cu cuvinte mișcate deși măsurate elogiul valorii lor, a cerbiciei lor, a rezistenței la oboseală și la trudă, a spiritului de luptă mereu viu.



Un atelier mobil pe un aerodrom înaintat.

Pe câmpul de vânătoare găsesc pe căpitanul Scurtu, veche cunoștință din vremea desrobirei Basarabiei și a cucerirei Odessei. Acum își îndeplinește a treia campa-



Aprovizionarea cu bombe.

nie tot în mijlocul acelui grup care a avut drept comandanți pe eroii Popișteanu și Radu. El însuși l-a comandat: un grup legendar care și-a sărbătorit de mult cea de a doua sută victorie. Acuma „cota 200" a fost cu mult depășită și nu trece o zi, se poate spune, ca o nouă izbândă să nu i se adauge la glorioasa ei coroană. Este grupul așilor: grupul lui B. Cantacuzino, Șerbănescu, Greceanu, Milu, Dicezare, cavaleri ai ordinului Mihai Viteazul; e grupul lui Popescu „Ciocănel"; e grupul care într'o singură zi a obținut 22 de victorii.

Căpitanul Scurtu se codește câtva timp dar pe urmă începe să-mi vorbească cu o căldură crescândă. Nu-mi povestește de el ci de camarazi, de grup și episoadele înfloresc și se înlănțuesc. E lesne de închipuit câte sunt: împreună socotind grupul a făcut de la începutul războiului cam la vreo 15.000 de misiuni. O întâmplare pitorească și hazlie mi-a rămas întipărită în minte și vreau s'o povestesc. Este atacul în zbor razant pe aeroportul de la Starobelsk făcut de zece aparate care sburând prin barajul artileriei contra aeriene, s'au lăsat în jos până la câțiva metri și au mitraliat aparatele risipite pe teren. Cinci sub vijelia de bombe se aprind și ard; alte douăzeci sunt scoase din luptă cu aripile distruse, elicele sfărâmate, rezervoarele perforate. Pentru a încununa opera, vânătorii descarcă panglici de mitraliere pe locomotivele unui depozit din apropierea câmpului, făcând să plesnească cazanele și să țâșnească norii albi de aburi.

Rușii, adânc mâhniți, încearcă o acțiune de represalii; se îndreaptă spre câmpul vânătorilor români, năvălesc în massă, mitraliază, se retrag. Mult sgomot pentru nimic: stricăciunile sunt foarte mici, neînsemnate. A doua zi nu este nici un aparat român care după loviturile inamicului să nu poată sbura.

— „Grozav lucru mai cred că au făcut și ciolovecii", spun vânătorii români. Cine știe cât o să se mai laude și ce-or să mai povestească. O să spună că ne-au făcut chisăliță. Ar trebui să afle că au făcut-o de oaie!

Zis și făcut. Un pilot care știe rusește scrie cu frumoase litere chirilice un mesaj pentru vânătorii inamici de pe câmpul de la Starobelsk. Mesajul este închis într'o cutie de conserve, legat cu o fâșie de pânză și o celulă este însărcinată să-l predea. Cu o îndrăzneală de necrezut vânătorii se întorc deci, pe aeroportul dușman și se lasă în jos până ating aproape pământul în infernul apărării contra-aeriene, lasă să cadă cutia și nu trag nici un foc pentru că era o vizită ocazională, nu o acțiune de război.

Mesajul dădea relații asupra rezultatului negativ al atacului rusesc și deoarece nimeni nu se gândea la un motiv de propagandă, un pilot rus era poftit să aterizeze pe câmpul românilor pentru ca să poată să-și dea seama cu ochii lui de falimentul acțiunii și chiar poate să învețe cum se conduce un atac. Pilotul ar fi putut apoi să plece liniștit: vânătorii români îi dădeau asigurarea pe cuvântul lor de onoare.

Bine înțeles, rușii nu ridicară mănușa, rămânând cu înfrângerea suferită în ajun și cu rușinea unei provocări fără urmare...

— „Ați fost la bombardieri? Cum îi găsiți?" mă întreabă generalul.

— „Vioi și războinici, ca și vânătorii", răspund.

Generalul râde și vrea să știe ce am vrut să spun. Il lămuresc că m'am obișnuit să privesc bombardierii ca pe oameni cu judecată, rezervați, serioși și gânditori tocmai din pricina felului sarcinei lor, de inși învățați cu sboruri lungi și grele, cu studiul căilor și al obiectivelor, cu navigația instrumentală. Aceștia însă, încheiai, sunt sprinteni, expansivi, cum par de obiceiu vânătorii".

In realitate, bombardierii, în așteptarea ordinului de operațiune, scrutând cerul schimbător pe care norii se rostogolesc, nesiguri încă dacă în dimineața aceea se va putea lucra, erau scânteetori de voioșie, răspândind în jurul lor energie, ca niște studenți în vacanță. Iși construiseră un sat — celebrul sat al lui Cârâc — cu cărări, grădinițe, terenuri de sport, cabane și chiar un bar: o minune! Fiecare cabană are un nume din cele mai atrăgătoare, ca vilele dintr'o stațiune climaterică de pe valea Prahovei. Iți vine să intri și să râmâi în ele.

Grupul de bombardament strălucește de sănătate, satisfăcut de aparate, entuziasmat de rezultat. In mai puțin de douăzeci de zile a mai făcut încă vreo jumătate de mie de ore de sbor și a produs inamicului pierderi grave: preciziunea lor de tragere a devenit proverbială.



Un grup de sburători dela bombardament.

BEN-BEN CÂRÂC

Eram în cabana comandamentului grupului de asalt, când s'a dat o alarmă aeriană. Ca să spun adevărul, ar trebui să precizez că alarma este un fel de a vorbi: nu sună nici sirena și nu se trag nici clopotele. Lătratul apărării anti-aeriene care intră în acțiune, dă semnalul de atac. Loviturile de tun zgudue bărăcile, pereții de scânduri tremură și scârțâie din toate încheieturile, ferestrele gem. Intre o bubuitură și alta se aude în înaltul cerului bâzâitul avioanelor când nu e vorba de un atac în sbor razant; atunci aripile inamice întunecă pentru o clipă dreptunghiul luminos al ferestrei.

Intr'o zi cât am stat pe câmp cred că au fost nu mai puțin de cinci sau șase atacuri, dar nu trebue să-ți pese de asta. Terenul este atât de aproape de front, este frontul însuși, așa că nici n'ar putea fi altfel. E ca și cum ai fi în tranșee: e normal ca de partea cealaltă să se tragă. Comandantul, în vreme ce sgomotul bubuiturilor acoperea



Vânători aerieni germani şi români, pe front.

glasurile, nu se clinti de la locul lui, îmi strigă numai:

— „Baraca e apărată de terasament. Suntem în siguranţă. Numai dacă nu cumva ne cade o bombă drept pe acoperiş. Dar problema asta nu se pune!"

Şi bombăni ca pentru el însuşi:

— „Poftim! Tocmai acuma! Îmi strică mie meseria..."

Şi privea îngrijorat pe fereastră fiindcă avea douăsprezece avioane care stau gata de plecare, iar bombardamentul ameninţa să risipească escadrila.

Indată ce trecu furtuna, eşirăm. Departe, dincolo de hotarele aerodromului se vedea o coloană de fum ridicându-se în maltul cerului. Incă odată ruşii dăduseră greş. Puţină iarbă uscată care ardea; acesta era rezultatul penibil al bombardamentului. Comandantul îşi căuta aparatele: un aghiotant îi arătă undeva în sus. Două escadrile îşi şi luaseră sborul, două formaţiuni adunate la un loc, aripă lângă aripă, se duceau să bombardeze o pădure care mişuna de soldaţi vrăjmaşi.

Aerodromul de bombardiere în picaj este o câmpie acoperită cu iarbă, nemărginită, pustie şi bântuită de vânturi. Se simte că marea e aproape şi într'adevăr venisem de pe mare, sburând, pentru ca avioanele inamice să nu ne vadă, la o palmă de coama valurilor, atât de jos încât pentru a atinge pământul şi a depăşi ţărmul, aeroplanul a trebuit să se salte în sus brusc. Grupul de bombardament în picaj operând între Mius şi C... a devenit foarte cunoscut im...ânându-se pentru îndrăzneala şi d... de luptă. Piloţii s'au dovedit lupt... tori şi navigatori de o ştiinţă şi e...

perienţă consumată. Picajul lor este alunecare ameţitoare, dreaptă ca o lumânare. Când şi-au dat seama că rezistenţa aparatelor le permitea, au renunţat la orice întrebuinţare a frânei, nesocotind să atingă până la 600 kilometri pe oră în clipa când îndreptau sborul. Astfel au putut să străpungă cele mai periculoase baraje anti-aeriene şi să fugă la urmărirea neînduplecată a vânătoarei.

In două luni au totalizat 115 eşiri cu 1500 aparate, aruncând în total 750.000 kilograme de explozibile. Intr'o singură zi au decolat 82 de avioane. Şi trebue să adaug că în ziua aceea nu se dispunea decât de 18 aparate fiindcă celelalte aveau stricăciuni de la sborurile trecute. Faceţi singuri socoteala de câte ori a lucrat în ziua aceea fiecare echipaj!

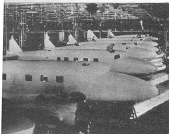
Bombardierele române în picaj s'au specializat în misiuni de masă. Formaţiile lor sboară strâns, cu o măestrie de necrezut. Sosirea unei escadrile e un spectacol de neuitat. Peste tot se spune: — „Sboară aşa!" Şi ca să-ţi arate cum, se pun mâinile una peste alta, palma peste dosul celeilalte, aproape lipite. Astfel sunt aripile aparatelor care pleacă la atac!

Pe un teren înaintat al C. A. R. am întâlnit pe Subsecretarul aerului, Generalul de escadră Jienescu. Sosise în sbor pilotându-şi aparatul său extra-rapid de turism. Nu-şi anunţase vizita. Nu era aşteptat. Ofiţerii şi echipajul l-au văzut ivindu-se, intrând în bărăci, aşezându-se la birourile comandanţilor de escadrilă, interesându-se de misiunile efectuate, ocupându-se de dorinţele şi nevoile unităţilor.

Vizita unui şef! Nu o inspecţie şi cu atât mai puţin o trecere în revistă. Vorbi, ascultă, luă note, dădu sfaturi. Apoi îl văzui îndreptându-se spre câmp. Refuză automobilul: pe jos ajunse la aparatul său. Un mecanic întoarse elicea. Ministrul salută, sări la locul de pilotaj, decolă. Se ducea să viziteze un alt aerodrom.



Un avion de recunoaştere român şi mascota escadrilei.



O uzină japoneză de avioane
(Japon Photo Library)



O uzină germană de avioane
(Foto Junkers)

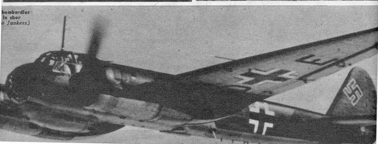
ALIAȚII



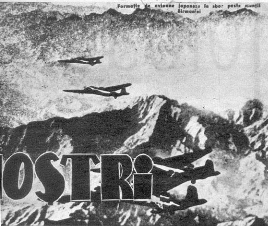
Pilot croat pe frontul de Est



Piloții unei formații croate în Răsărit



bombardier
în sbor
o Junkers)



Formație de avioane japoneze în sbor peste munții Birmaniei







O revizie sumară a motorului este totdeauna necesară (Foto Junkers)

Sus dreapta: Radiotelegrafistul unui bombardier japonez transmite echipajului un ordin primit prin radio

Ploaie de bombe dintr'un bombardier japonez

Toloacă

de Const. Argeşanu



DIMINEAŢA pe aerodrom, cel dintâi — odată cu mecanicii — se prezenta fruntaşul-trompet Toloacă Vasile, cornistul Escadrilei-Şcoală, însărcinat cu onorul la drapel pentru salutul aerului.

Funcţiunea aceasta îl scotea, oarecum, din ceata trompeţilor de rând şi Vasile se socotea ca făcând parte din personalul tehnic de pistă, ceia ce îi da un prestigiu deosebit faţă de camarazii lui de „muştuc".

Visul lui, de a deveni cel puţin „mehalnic" de avion, nu se putuse înfăptui, dat fiind că aptitudinile tehnice — nici ca servant — nu se putuseră ridica la nivelul talentului său de trompet. Asta, însă, nu-l împiedeca să fie prezent, în timpul liber, la manevra avioanelor sau la alimentare, unde, ca servant „voluntar" depunea o râvnă ne mai pomenită.

Avioanele de şcoală, pe vremea aceia, erau Morane-le tip 35, cu motor rotativ şi, ca orice avion de pe atunci, nu aveau pornire automată iar punerea în funcţie a elicei se făcea fie cu un „demareur" exterior, fie pur şi simplu cu ajutorul servanţilor, cari trăgeau... „la trei".

Vasile, în lipsă de alte calităţi în afară de aceia de trompet, era lung şi deşirat cât un plop, iar braţele ca două aripi de moară de vânt, când le desfăşura, treceau prin aer gata par'că să măsoare anvergura avionului.

Graţie acestei particularităţi, trompetul Toloacă Vasile a ajuns cu vremea să-şi găsească, în sfârşit, o specialitate.

Prezentându-se într'o zi ca să „tragă la elice", necăjit că motorul n'o lua din loc, dăduse la o parte servanţii ceilalţi şi întinzând deodată braţele lui năprasnice, se desfăşură peste elice şi învârtind-o în şir ca pe-o fofează de tocălie, porni motorul care nu mai avea încotro.

Deatunci, ori de câte ori se „cala" câte un motor la aterizare, Vasile o lua direct peste câmp şi era la faţa locului.

„Punctele" nu mai aveau nevoie de demareur, aparat care, de altfel, nici nu exista, ca să fim drepţi.

„Bravo, mă... demarol" — îi mulţumeşte unul, într'o zi.

Şi „Demarol" i-a rămas numele.

Demarol, cum bănuiţi, vine dela „demareur" — direct — după cum cuvântul infirmerie a intrat în limbajul obişnuit ca „fermelie", sau, la trompeţi, Mundstück s'a transformat în „muştuc".

Tot aşa şi în Aviaţie, la pistă, demareur a fost tradus şi consacrat ca termen tehnic românesc: „demarol".

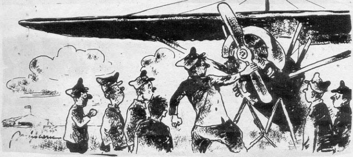
In armată, transformările cuvintelor streine, introduse în limbă, nu se întâmplă după legile fonetice proprii filologiei şi nici după regulele Gramaticei Istorice a lui Rădulescu-Pogoneanu.

Demareur este demarol, după cum Hosenträger sunt cozondroace, ori Pain d'Espagne e pandişpan... şi civilii n'au de ce bârfi pe militari, pe chestii de filologie.

După digresiunea aceasta asupra poreclei lui Toloacă, să revenim la funcţia sa.

Dexteritatea de a porni avioanele îl consacrase, fără şcoală şi examen, în personalul technic al escadrilei, drept care fusese înaintat la gradul de caporal... pe trompeţi. Acest fapt tocmai nu-l scutea de această funcţie de care, spre disperarea lui nu putea scăpa.

Cum proverbul „Pofta vine mâncând" nu se aplică nicăeri mai bine ca în Aviaţie, pofta de „servant" c



aduce totdeauna, precis, și pe aceia de personal navigant. Ce să mai vorbim pe ocolite:

Toloacă vréa să sboare...

„Trăiți, Don Locot'nent,.., e greu să mâi aeroplanul pe sus?"

Nae Mitralieră, șeful de pilotaj, îl privește pieziș și bănuește că i „s'a făcut" și ăstuia de sbor.

„De, mă Toloacă, dacă știi să mâi boii, merge și cu aeroplanul".

„Ehi, par'că ce merge ca la boi? — face Toloacă, rușinat cu mâna la gură.

„Păi nu e hăis și cea, măi? La aeroplan, în loc să dai cu biciul, dai cu piciorul: dreapta, stânga., și merge!

Asta a fost prima lecție.

Prinzând curaj în ale pilotajului, Toloacă se prezentă odată mai convins:

„Trăiți Don Locot-nent... luați-mă și pe mine odată, să încerc numai!

„Bine, mă Toloacă, dar... cu o condiție!

„ ! ! !

„... să-ți iei trompeta!

„Trompeta, Don Locot-nent?

„Sigur, măi, dacă suni bine în aer atunci văd eu dacă ai curaj... cum vrei să te încerc dacă ești fricos ori nu, că n'avem instrumente de-alea ca doctorii.

„D'apoi, ăilalți, ce cântă cu trompeta?

„Pe ceilalți îi pun să... fluere. Dar pe tine te încerc la trompetă. Ne-am înțeles?

A doua zi dimineață, la patru, Toloacă este instalat în carlinga unui Brandenburg și Nae Mitralieră îi dă drumul:

„Sună „drepții", Toloacă.

Ta-ta-ta-rati ra, ti, țiii...

Peste câmp, goarna răsună dusă de goana avionului și sunetul taie pista, ca o linie, dintr'un cap în altul.

„Punctele" au încremenit în poziție de drepți și avionul urcă spre tufișurile din spre poligonul de tragere, sunând „onorul la drapel":

Un asemenea salut al aerului nu se mai pomenise de când se știa școala...

Pe de-asupra Tecuciului adormit, avionul trece peste acoperișurile caselor sunând „deșteptarea", trece apoi în piață unde ocolește turnul pompierilor sunând „ieșirea la câmp" și luând-o, apoi, de-alungul Bulevardului Gării, toarnă în cascade de aramă „pasul alergător" de cutremură văzduhul.

Lumea iese speriată în curți, vardiștii fluieră alarma și orătăniile sar peste garduri luând drumul pribegiei însoțite de urletele câinilor cari se învârtesc pe coade, apucați ca de turbare.

Toloacă sună semnalele cu o precizie grozavă, — de par'că ar fi fost la examenul de sergent-trompet — iar sunetele din aer au ton straniu și dau impresia ciudată că vin din toate părțile, de par'că întreg văzduhul cântă din trâmbițele învierii celei de apoi.

. . . .

Pe când avionul ia panta de aterisare, mașina comandantului intră val-vârtej pe poarta aerodromului.

In clipa aceia Toloacă suna prelung și elegant „încetarea manevrelor".

Fie că Nae Mitralieră a zărit mașina, fie din distracție (melodia sfârșitului de manevre dă totdeauna melancolii de toamnă) — nu se știe bine — fapt este că avionul vine scurt la aterisaj, pune roțile dincolo de drumul Tecuci-Mărășești și dintr'un bond în marginea șanțului sare și se face plachie dincolo, spre grădina de zarzavat a școalei, unde rămâne lat ca o cloșcă pe aerodrom.

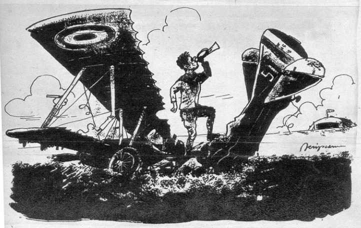
Din dărâmături, s'a ridicat cel dintâi, pilotul — și apoi Toloacă, având buza de jos **ruptă de muștucul** trompetei.

Pe aerodrom oamenii fug ca furnicile spre avionul devenit șandrama, deasupra căreia apare acum, lung și deșirat, Toloacă trompetul care bănuind spaima aerodromului, trece peste durerea dela buză și punând trompeta la gură sună prelung „încetarea focurilor", urmată de semnalul scurt „stați-stați"...

Inălțat deasupra dărâmăturii și profilat pe cer cu trompeta la gură, pare Gornistul dela Grivița al lui Grigorescu, imagine concurată, în mintea elevilor-piloți, de figura Popii din Rudeni, din Balada lui Topîrceanu.

Ancheta s'a terminat la fața locului, fără să mai facă drumul complicat al organelor tehnice și mai ales administrative, iar Toloacă — singurul sacrificat — a fost trecut definitiv la cornisti, deși proba de curaj în aer fusese mai presus de orice așteptări.

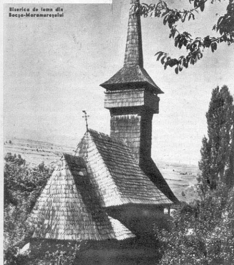
„Lasă, mă Toloacă" — l'a încurajat unul — poate că ți-e dat ție să trăești cât Matusalem... că ăla n'a fost aviator".

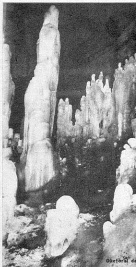



Toamnă bucureşteană

(Foto Ionescu)




Biserica de lemn din Bocşa-Maramureşului


Ghetarul de







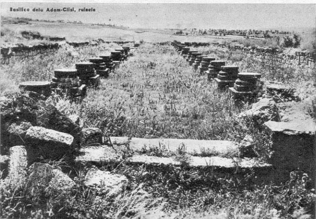
TARA NOASTRA


Vedere din Timiș-Brașov


(Foto Ionescu)



O stradă din București în plină animație


Basilica dela Adam-Clisi, ruinele



Un mesagiu într'o cutie de conserve

Intre sburătorii unui grup de vânători români care luptă pe frontul dela Doneț, o figură populară este lt. von Boremsky, cavaler al Crucii de fer, cu peste 90 avioane inamice doborîte prin luna Mai. Vesel, degajat, camarad excepțional în aer, în timpul când se făceau misiuni mixte, sburătorul german era și un băiat de spirit. Era veșnic gata să le facă rușilor câte o șotie, fie că executa vreo sondă prin surprindere asupra aerodroamelor lor, vecine cu ei, fiindcă nu-i despărțeau decât linia frontului, fie că — la o cupă de șampanie, le treceau băeților cele mai năstrușnice idei prin cap.

Așa s'a petrecut la 6 Mai, zi care a rămas în memoria sburătorilor germani și români, ca „ziua lui Milu" pentru prestigiul celor 5 avioane doborîte numai de el, sau ziua „cutiei de conserve", dacă ne oprim numai la latura ei anecdotică. Și cum ar putea-o uita cineva din cei care au trăit-o, când de ea se leagă atâtea întâmplări de haz...

Frontul prezenta această caracteristică a vecinătății apropiate a aerodroamelor de prima linie, încât vizitele erau dese și uzuale, și deoparte și de alta. Era în timpul când vânătorii noștri atacau Sswatevo, Starobielsk, Bielowodsk, mitraliind aerodroamele. Intr'una din zile, după o recunoaștere a aerodromului dela Starobielsk, făcută de lt. von Boremsky în celulă cu adj. Vinca Tiberiu, o formație tare, compusă din lt. von Boremsky, cpt. Dan Scurtu, lt. Polizu, slt. Djcesare, slt. Dușescu, slt. Milu Ioan, adj. șef Burileanu, adj. Chirvăsuță și adj. Vinca, au plecat în zori în rassemotte, sărind peste coline; în drum, lt. von Boremsky și cpt Scurtu au atacat o locomotivă, apoi au atacat cu toții în fir indian aerodromul, de trei ori revenind cu dușul de foc al armelor automate dela bordul avioanelor.

Cinci avioane bolșevice au fost distruse la sol, cu tot tirul violent al bateriilor antiaeriene inamice din apărarea aerodromului care, deși surprinse la primul atac, au ridicat o perdea deasă de explozii la celelalte două atacuri, în calea vânătorilor noștri.

Cinci avioane incendiate și distruse, erau opera a cinci aviatori români. Indârjiți, rușii trimit spre seară o formație puternică de I. L. 2, avioane de asalt și vânătoare, vreo 40 de avioane, fără ca să fi realizat nimic, niciun rănit, nici o avarie, ca și cum nici nu ar fi dat acest atac.

Atacul durase 20 minute fără ca să strice nici măcar voia bună cu care se întorseseră băeții din atacul lor asupra aerodromului inamic. Cu atât mai mult cu cât lt. von Boremsky anunțase că românii au incendiat cele cinci avioane, iar Generalul Comandant al Flotei Germane le trimesese felicitările sale însoțite de un dar regesc: 2 lăzi cu șampanie franțuzească...

Așa că seara a avut loc o masă împărătească, cu un entuziasm excepțional și într'o atmosferă din acelea care desgheață inimile, des-

Lt. av. von Boremsky și Cpt. av. Dan Scurtu între două misiuni

(S. M. P.)



crețește frunțile și îndeamnă pe fiecare să petreacă și să inventeze cele mai vesele chițibușerii. Așa i-a venit cuiva ideia „mesajului în cutia de conserve". Propriu zis nu s'ar putea stabili paternitatea ideii. Unul a fost cu inițiativa, altul cu textul ei, al treilea cu ideia originală a mijlocului de a transmite și așa mai departe, încât toată lumea de acolo a participat la punerea ei în scenă.

— Mă, da fraeri mai sunt rușii ăștia! Să vie ei 40 și să nu omoare nici măcar un șobolan...

— In schimb noi le-am făcut arșice 5 avioane. Al lui d. cpt. Scurtu era mai mare, Bostonul ăla...

— O ideie, băieți, o ideie genială!

— S'o auzim! Să auzim!

— Ce ar fi să le scriem rușilor...

— Da, da, dar ce să le scriem?

— Că au bombardat prost și că nu au făcut nimic.

— Bravo, se aprobă! dar cine o scrie?

— Păi n'avem pe Anușca și pe Chir...

Și au început a scrie, o invitație politicoasă și cavalerească:

„Vă admirăm curajul întorcându-ne vizita, dar vă asigurăm că efectul a fost nul. Dacă vreți să vă convingeți, invităm un pilot dela dvs. să vie să aterizeze la noi și-l asigurăm pe cuvânt de onoare de sburători și de luptători că nu i se va întâmpla nimic. Iar la plecare, va fi escortat până acasă de o celulă de siguranță".



Mesajul aprobat de toată lumea prin votare cu „chiot", a fost introdus într'o cutie de conserve, cutia a fost sigilată cu bandaj lat și, a doua zi, slt. Heerschelman a luat-o cu el, în patrulă cu lt. von Boremsky și cpt. Dan Scurtu. Au trecut în rassemotte deasupra aerodromului inamic, au revenit apoi la verticala terenului lăsând mesajul în formaţie strânsă.

Intorşi acasă, băeţii au început pregătirile pentru primirea pilotului rus care ar fi venit să răspundă la amabila invitaţie a aviatorilor germani şi români. Pe traseul pe care ar fi trebuit să vie, se avizase să nu se reacţioneze contra unui avion izolat, iar la bucătăria Grupului se pregătea o băutură straşnică pentru neobişnuitul oaspete aşteptat.

Şi aşa, când toate erau pregătite şi se făceau pronosticuri dacă are să vie sau nu, bineînţeles cu escadrila cpt. Şerbănescu în alarmă, cum era obiceiul locului şi al războiului, s'au văzut...

— Alarmă!

In loc de unul singur, ruşii au înţeles să trimită vreo 25 de Bostonuri, vreo 15 lagg-uri şi 30 de vânători...

Bine, mâncare şi băutură era pentru toţi musafirii aceştia nepoftiţi, dar băeţii căpitanului Şerbănescu, slt. Milu, lt. Greceanu, adj. Chirvăsuţă, pe de o parte, şi o patrula dela germani pe de altă parte, au decolat să-i primească cum se cuvine şi cum stă bine în asemenea împrejurări. Şi în loc de beţie pe jos, la popotă, au încins băeţii noştri o horă cu bolşevicii, pe cer, de le-a ieşit prin nas toată ţâvna.

Ziua aceia s'a soldat cu 19 avioane doborîte, dintre care germanii au doborît 11, lt. Greceanu, adj. Chirvăsuţă şi cpt. Şerbănescu, câte unul, iar Milu Ion, acest ofiţer de echipaj mărunt dar energic şi care este cel mai vechiu vânător din ţara noastră, a doborît cinci avioane din cele nepoftite la banchetul pregătit.

ION BĂLEANU



Cpt. Scurtu şi Cantacuzino (S. M. P.)



Cpt. av. Şerbănescu şi S-lt. av. Milu, în repaos (S. M. P.)

DE LA BORD

(Schiță din viața sburătorilor de Cpt. av. C. STOENESCU)

In general, în avion, toți trebuie să aibă o ținută degajată, chiar indiferentă, să se abție dela orice manifestație sgomotoasă și pe care, mai ales, n'ar înțelege-o ceilalți membri ai avionului; aceasta ca să nu creeze neliniște și grijă! Avionul este mare și complicat ca o uzină și fiecare membru al echipajului nu poate să fie atent decât în sectorul lui: așa că, telegrafistul nu știe ce se întâmplă pe afară, comandantul de bord nu știe ce-i cu motoarele și rezervoarele, mecanicul de bord, cum merge navigația, etc... și astfel fiecare membru din echipaj poate să descopere ceva neplăcut care să indispună sau să neliniștească pe ceilalți.

Așa — spre exemplu — câteva neplăceri pe care le poți afla:

După executarea unui bombardament, nimeni nu mai ține seamă de navigație. Toți au grijă să strângă formația, să ocolească barajele de A. C. A. și abia după ce totul a reintrat în ordine, pilotul cere telegrafistului un Q. D. M. așa cum ar cere o halbă de bere și așteaptă cu toată încrederea, capul la compas care-l va duce sfoară acasă. După repetate cereri și când a început să aibă presimțiri rele, apare telegrafistul având în mână o lampă de radio arsă și care vrea să însemne că s'a terminat cu radio și cu sfoara, sau:

Echipajul se apropie cu hotărîre de obiectiv și este gata să primească toată reacția dușmană, când deodată Comandantul de bord află că trapele lansatorului de bombe nu se deschid, sau:

— „Domnule căpitan, avem 2 rezervoare găurite de gloanțe și pierdem benzină", sau:

— La aterisare pe pantă, mecanicul se apropie la urechea pilotului și-i spune confidențial că roata din dreapta are cauciucul lovit, etc.

•



Bombe și bombardiere
(S. M. P.)

Iată ce se poate întâmpla atunci când telefonul din interiorul avionului nu funcționează (intercomunicația) și când un membru din echipaj este limbut.

Eram prin anul 1938 la Brașov și făceam un sbor de antrenament cu avionul Savoia. Materialul era nou și abia îl cunoșteam. Pilot prim era Locot. Comandor av. I. C., acum Comandantul unei Flotile de Bombardament, eu pilot secund așezat pe locul dela spatele pilotului prim și maestrul Udatu, mecanic de bord. Totul era în perfectă ordine și cum nu aveam ce face, am început să discut cu maestrul chestiuni de escadrilă, cam așa:

— Mă Udatu, ce a avut Nr. 3 de nu a pornit?



...e de deco... pe „Stuka" (S. M. P.)

— Ordonaţi? N'am auzit!

— Numărul trei — trei! Avionul — azi dimineaţă!

— Avea „demarorul" stricat!

— Cum? Demarorul?

Domnul Comandor Cristescu auzind la spate ţipete, întreabă îngrijat:

— Ce-i? Ce-i mă de ţipaţi!

Eu, foarte împăciuitor şi liniştit:

— A... nimic! Vorbeam cu maestrul..

— Ce?

— A... Ceva de azi dimineaţă...

— Ce? (Nu s'a lămurit, dar a renunţat).

Acuma, maestrul Udatu, după un timp:

— Domnule Căpitan, am fost la I. A. R. şi n'am găsit garnituri pentru Nr. 9.

— Ce n'ai găsit?

— Garnituri! Şi ca să mă lămurească şi-a mai făcut şi nişte mucenici cu arătătorul în palmă.

Domnul Comandor Cristescu întorcând capul:

— Ce-i? De ce ţipaţi?

Şi eu şi maestrul Udatu, care ne-am dat seama, am răspuns într'un glas:

— Nimic Domnule Comandor, şi ca să nu mai fie discuţie, am clătinat amândoi şi din cap şi din mâini.

Domnul Comandor, nemulţumit:

— Dar ce a fost?

— La numărul nouă nişte garnituri

Domnul Comandor, lămurit şi necăjit:

— Tăceţi dracului din gură şi nu mai ţipaţi aşa.

•

Altădată, în prima campanie, după ce bombardasem fabrica de avioane dela Odessa, ne întorceam spre casă. Fusese un A. C. A. foarte puternic şi scăpaserăm oarecum şifonaţi. Misiunea o executaserăm cam pela orele patrusprezece, fără să fi mâncat înainte. Abia se refăcuse formaţia, când pe mine m'a apucat aşa, o moleşală plăcută, care mi-a îndreptat gândurile la masă şi la un şpriţ rece! Vinul la masă îl plăteam odată eu, odată căpitanul Schobesch, observatorul meu (cu rândul).

Eu, cu gândul la şpriţ, mă adresez lui Schobesch:

— Cine plăteşte azi vinul la masă?

El, luat din senin şi fără nici o legătură, n'a înţeles nimic. Echipajul era încă „sub presiune", aşa că toţi au aruncat ochii asupra mea. Mi-am dat seama că o să iasă încurcătură şi am vrut să renunţ la întrebare, dar nu mai era chip.

Căpitanul Schobesch:

— Cum? Ordonaţi? Ce s'a întâmplat?

Eu, fără speranţă de a fi înţeles:

— Vinul...! Vinul...! La prânz...

Căpitanul Schobesch, foarte nedumerit şi mirat:

— Cum? Vinul?

Maestrul Cristea vrând să priceapă de ce e vorba, a băgat capul printre noi şi după ce a „prins" ceva, a întrebat speriat:

— Vine? Cine vine?

Ceilalţi membri ai echipajului, când au auzit că e vorba de „venit" au aruncat ochii pe cer. Ce mai! Alarmă la bord! Cine dracul poate să vină decât ruşii?

Căpitan Schobesch hotărît să lămurească:

— Ordonaţi?

Eu, văzând că am intrat la mare încurcătură, m'am adresat mai mult implorându-l:

— Măi, Schobesch, vinul la masă... Las-o dracului... Când ajungem bem un şpriţ... şpriiiţ... şpriiiiiiiţ?

Schobesch:

— !... ?...

Maestrul Cristea:

— !... ?... (se gândea, se vede, la şpriţurile dela pornirea motorului).

Ca să-i liniştesc totuşi am luat o mutră plictisită şi uitându-mă distrat pe geam, am început să fluer „O Rozamunda".

Am mai auzit pe urmă câteva răcnete prin fundul avionului, (probabil maestrul Cristea „lămurea" şi pe submaestrul telegrafist Ani Onişor şi pe Sergentul mitralior Mitroi) şi am văzut pe Căpitanul Schobesch, cum mă privea cu coada ochiului foarte bănuitor. L'am lăsat aşa. Nu aveam ce-i face!



Desenele publicate în cadrul articolului „In prăpastia aerului", în numărul 44—45 din 20 Iulie 1943 al revistei noastre, au fost executate de marele desenator german Richard Hess. Pentru accentuarea camaraderiei de arme şi aripi româno-germană, aceste desene au fost împrumutate din revista germană „Der Adler", având ca scop difuzarea lor cât mai răspândită.

Richard Hess a murit eroic, pe front. Trista veste ne este comunicată de către redacţia revistei „Der Adler". O înregistrăm cu respect şi admiraţie.

REDACŢIA



Un echipaj dela bombardament controlând harta (S. M. P.)



Sburătorul şi mascotele escadrilei lui (Foto Virgil Dimitriu)



DIN comunicatele oficiale, din reportagii de război şi tablouri decupate din jurnalele sonore, lumea din dosul frontului îşi creiază o imagine asupra aviatorilor, adesea cu totul diformată şi subiectivă.

In general, aviatorul este un temerar luptător, care pricinueşte multe griji familiei prin meseria sa şi procură Patriei momente înălţătoare de orgoliu naţional. Toată lumea e de acord în a recunoaşte aceasta. Oarecare reminiscenţe de filme americane, mai lasă liberă prosteasca credinţă, că în lumea acestor bravi băieţi, patefonul cântă toată ziua, disciplina doarme somn greu şi în misiunile la inamic, aşii vânătoarei pleacă grăbiţi ca în „Jeanine", cu o sticlă de rom în buzunar şi un ciorap de damă înfăşurat în jurul gâtului. Mai sunt unii oameni care cred cu tot dinadinsul că aviaţia este o meserie oarecum frivolă şi în dragostea pe care ei o poartă uniformelor albastre, se amestecă puţin din simpaţia binevoitoare ce se acordă unei lumi boeme, strălucitoare de realizări şi dezordine. Nu ştiu pentru ce, dar cam aşa sunt prezintaţi aviatorii peste tot, în filme, pe scenă, în romane şi în nuvelele celor ce nu cunosc din aviaţie decât faptul că exploatează în monopol spaţiul aerian.

Cu foarte mare greutate, încet, dar sigur, îşi face drum adevărul în acest vraf de prejudecăţi şi diformaţiuni. Lumea vede în erou numai credinţă şi îndrăzneală şi este mulţumită că victoria îi răsplăteşte aceste însuşiri. Aviatorul mai ştie însă că ele sunt insuficiente, fără o cunoaştere deplină a meseriei lui, o cunoaştere ce merge până la amănuntul cel mai lipsit de însemnătate. Mai ştie că în fiecare zi are ceva nou de învăţat, dela ai lui şi dela duşman. Fiecare perfecţionare este studiată, întoarsă şi răsucită, din fiecare accident se trag învăţămintele, din fiecare lovitură fericită, foloasele tactice ale experienţei în luptă.

Sunt nişte bieţi robi ai unei foarte grele meserii aceşti aviatori. Trudesc ziua şi noaptea lângă maşinile lor, lângă mitraliere şi tunuri de bord, lângă aparatele de navigaţie şi radiotelegrafie. Totul trebue să meargă precis, căci improvizaţia este exclusă în această meserie. Şi mai pe urmă vine duşmanul căruia trebue să i se smulgă secretele. Fiecare avion pe care acesta îl aduce pe cer trebue verificat, disecat, cântărit. Unde-i sunt armele, unde rezervoarele... Ce posibilităţi are... cu cât urcă... cum coboară...? întrebări care cuprind în ele soarta aviatorului angajat în luptă şi cărora el nu le-ar putea aduce răspunsul în fracţiunea de secundă a tirului fatal.

El are credinţa şi îndrăzneala, dar trebuie să dispună de o totală cunoaştere a mediului, în care pleacă de câte 4—5 ori pe zi să înfrunte moartea. Norocul nu intervine decât foarte rar, cel mai adesea i se întâmplă să sufere din lipsă de prevedere şi atunci este normal ca aviatorul să rămână foarte mirat când citeşte în cărţi despre fetişuri şi mascote, iar la cinematograf vede filme în care vânători spilcuiţi o duc într'un chiohan şi apoi pleacă să-l facă praf pe inamic, care invariabil se lasă doborît, cu fotogenic fum în coadă.

Aviaţia îşi pierde caracterul romantic cu fiecare sută de kilometri, câştigată la viteza orară. Dacă la început era rezervată îndrăzneţilor, acum ea se oferă celor prudenţi, oamenilor cu nervi liniştiţi şi capul limpede. Ei o duc tot mai departe şi din lumea lor se aleg eroii aerului, care datorează tot atât priceperii lor technice, cât credinţei şi îndrăznelei.

„AŞII" AVIAŢIEI ROMANE

S'a vorbit în ziare, cu prilejul decorării lor de cei cinci aşi ai aviaţiei noastre de vânătoare: Cpt. Şerbănescu Alex., Cpt. rez. Bâzu Cantacuzino, Slt. Milu, Lt. Greceanu şi Lt. Dicesare.

D. General Jienescu, Ministrul Aerului a venit personal pe cel mai înaintat aerodrom al Corpului Aerian Român, pentru a duce acestor bravi Crucea albastră a Ordinului Mihai Viteazul.

Cu o săptămână înainte, Mareşalul German comandant al flotei aeriene din sector, făcuse acelaşi lucru, pentru a le strânge mâinile şi a prinde pe uniformele lor decolorate şi pătate de ulei, insignele de argint ale Crucii de Fer cl. I-a.

Cine sunt aceşti cinci aviatori şi ce au făcut ei pentru a merita aceste excepţionale onoruri militare, s'a scris în presă şi comunicate în special despre primii doi.

Cinci oameni au scos din luptă cca 150 avioane duşmane, producând o pagubă foarte grea de oameni şi material. Toţi cinci aparţin Grupului 7 Vânătoare, una din cele mai strălucite unităţi ale Corpului Aerian Român. Acum ei sunt în centrul interesului public. Lumea vrea să ştie totul despre aceşti aşi ai aerului, să se inspire din faptele lor, să le răscolească viaţa şi obiceiurile, să-i devoreze după obiceiul lumesc al curiozităţii.

Şi sunt nişte oameni liniştiţi, miraţi că se acordă atâta im-



Slt. av. Milu X

portanţă unor lucruri ce fac parte din meseria şi viaţa lor. Nu au nimic exhibiţionist, iar priceperea lor technică e foarte puţin susceptibilă de reclamă literară.

Sunt totuşi nişte eroi, deşi dacă i-ai întreba pe dânşii, ţi-ar răspunde că fiecare aviator român putea să fie în locul lor. I-a favorizat soarta şi le-a scos mai mulţi inamici în cale... atât... restul nu merită să se discute despre dânsul.



Dela stânga la dreapta: Cpt. av. D Scurtu, Cpt. av. C. Cantacuzino şi S av. Milu

SUBLOCOTENENTUL MILU SAU „DEVOŢIUNEA RĂSPLĂTITĂ"...

A doborât într'o singură zi cinci avioane sovietice, stabilind astfel un record al frontului. Desigur cititorii acestui reportaj, privind cu ochii miraţi dincolo de rândurile tiparului, îşi imaginează un sublocotenent cu puful umbrindu-i obrajii şi priviri de scântei asupra duşmanului.

Sublocotenentul Milu are 40 de ani, iar gradul acesta este încununarea unei lungi şi minunate cariere de sburător, ce se încheie în apoteoză. Adjutantul Milu a fost unul dintre cei mai vechi instructori de vânătoare, iar mulţi dintre elevii lui (printre alţii şi cpt. Şerbănescu) au devenit datorită strădaniilor şi priceperii lui, vânători temuţi ai aripilor noastre.

Se credea că va sfârşi cariera militară cu această aureolă de satisfacţii morale. Nu era desigur, bătrân, dar nimeni nu se aştepta ca după atâţia ani de grele servicii aduse aviaţiei, să ceară cu atâta insistenţă trimiterea pe front.

La început au vrut să-l refuze... „ajunge, ţi-ai făcut datoria — suntem mulţumiţi de tine", i-au spus şefii ierarhici, dar adjutantul Milu cerea mereu să fie trimis pe front, până când a trebuit să-i admită cererea.

Era acum sublocotenentul celor pe care îi învăţase toate secretele şi capcanele vânătorului aerian.

Ostaş credincios, şi-a făcut datoria cu un elan, care a uimit şi a impresionat adânc. „Bătrânul" Milu a devenit simbol pentru întreaga noastră aviaţie.



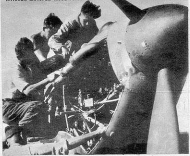
L-au ridicat comandanţii armatei aeriene la gradul de ofiţer şi acum l-au decorat cu Mihai Viteazul.

Se încunună astfel o carieră şi se răsplăteşte un devotament fără prihană. Cel mai dramatic sbor şi cea mai bună pildă de disciplină ostăşească a dat-o tot acest sburător. A plecat în misiune, după ce primise o telegramă în care i se anunţa că tovarăşa lui de viaţă e pe moarte. S'a înapoiat cu două victorii, după care a făcut raport cerând respectuos două zile permisie.

CEI CINCI ŞI MULŢI ALŢII

Poate că a întârziat oarecum acest reportaj, care este cu siguranţă foarte incomplet. De altfel despre sburătorii noştri oricât s'ar scrie tot nu s'a spus încă totul. Ce este mai de seamă, e nevăzut, dincolo de posibilităţile de pătrundere şi informare ale reporterului, în însăşi structura fizică şi spirituală a aviatorilor. Acolo este generatorul de forţă morală, tăria fizică ce depăşeşte suferinţa grea a războiului, credinţa şi curajul. Noi nu suntem decât cronicarii expresiei lor eroice. Dar ei sunt mai întâi oameni, nişte oameni cu totul deosebiţi, dar atât de limpezi în seninătatea cu care se oferă spre cercetare..

Pe câmpul acesta depărtat din Răsărit, unde trăesc cu ei laolaltă, încerc să ţin pasul cu această splendidă tinereţe aviatică. Dar cum poţi ieşi cu bine din această încercare? Cum să-l poţi privi fără emoţie pe un om pe care îl vezi sburând de cinci ori pe zi către moarte, senin, cu zâmbetul pe buze? Ce adjective sărace să cauţi în tolba ta de cronicar războinic, pentru a descrie un vânător ce se întoarce vâjâind, legănându-şi aripile deasupra câmpului de sbor în semn de victorie?



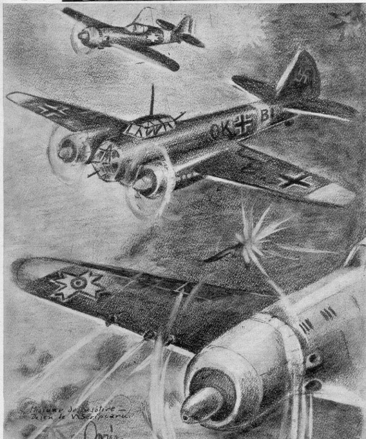
Avionul, motorul, mecanicii...

Şi apoi cum să poţi face înţeleasă, pentru oamenii pământului acea dragoste de maşini, care dă o viaţă şi o febră fiecărei turaţii de motor şi svâcnire de comenzi. Cum poţi înţelege misterioasa relaţie ce înfrăţeşte spiritul de maşină, până la completa sudură. In aviaţie şi maşinile au un suflet propriu, iar dacă ar fi să-i crezi pe mecanici, atunci ar trebui să spunem că ele sunt dotate şi cu caractere şi personalitate, uneori sunt bune, alteori au toane, sunt leneşe unele, altele au scânteieri de geniu.

De aceia nu e de loc greu de înţeles că în lipsă de puterea de a-i pătrunde şi înţelege pe aceşti zei tineri, pe aviatori, omenirea i-a înzestrat cu toate defectele şi calităţile oamenilor, tot la fel după cum se procedase şi cu zeii bătrâni din mitologie. Eroismul lor devine astfel mai omenesc şi forţa lor de sacrificiu mai accesibilă. Dar aviatorii, tot nişte mari necunoscuţi rămân, iar meseria lor tot una din tainele nepătrunse ale firii.

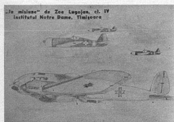
ŞTEFAN MENGONI
Reporter de război S.M.P. pentru Aeronautică

Pentru tineret

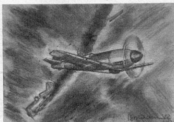


Deasupra liniilor dușmane, de R. Voinescu cl. VII-a liceul Galați.

„Victorios!”, de Paul Borănescu elev liceu



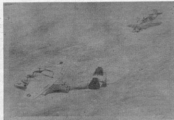
„In misiune” de Zoe Lugojan, cl. IV institutul Notre Dame, Timișoara



„Stuka” in picaj, de Chimiqeriu V., student, Timișoara



„Un atac neisbutit” de Corneliu C. Bălean, student, Timișoara

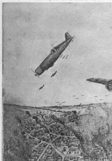


Nenorocirea este cel mai mare stăpân și cel mai bun prieten al nostru. Ea ne învață sensul vieții. Când suferim vom ști ceea ce *trebue* să știm, vom crede ceea ce *trebue* să credem, vom face ceea ce *trebue* să facem și vom fi ceea ce *trebue* să fim.

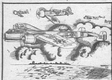
(Anatole France)



Sfârșit tragic, de C. Frumuzache, cl. VI-a liceu



Bombardament în picaj, de Theo Șuțu cl. VI-a, lic. Dobrescu, Călărași

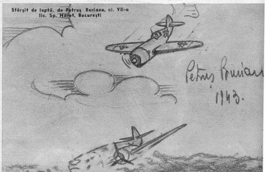


Spre inamic, de Teodorescu I. M., cl. IV-a lic. Șincai, Buc.

機軍なくその
言流なく聞
密秘なる語

Propaganda japonezilor împotriva dușmanilor: nu vorbesc! nu ascult! nu văd!

Sfârșit de luptă, de Petruș Burianu, cl. VII-a lic. Sp. Haret, București



Românii pe avioanele Stuka

ÎNCĂ dela începutul războiului pentru desrobirea Basarabiei și a Bucovinei, aviatorii români s'au relevat prin calități excepționale de combativitate și de curaj. Nu numai că au angajat totdeauna lupta cu un număr mai mare de dușmani, dar i-au provocat și i-au pus pe goană. In Basarabia ca și la Odessa, sburătorii români au luptat foarte adesea unul împotriva a 4 până la 5 inamici, ieșind totdeauna biruitori.

Deaceea, încă după primele zile dela începutul operațiunilor, Maiorul Hendrich, unul din cei mai valoroși comandanți de aviație germani, se exprima cam în felul acesta despre comportarea aviatorilor români:

„Este incontestabil — spunea el — că numai războiul, focul luptei poate să dea experiența în care valoarea unei aviații să se releve. Este uimitor cât de repede s'au familiarizat piloții români cu toate secretele de luptă. Săvârșesc fapte demne de admirația camarazilor germani"..

Acum două zile telegramele ne-au adus vestea unei noui sublinieri a eroismului sburătorilor români, fapt ce ne umple sufletele de mândrie. Comandantul șef al unei armate germane care operează în sectorul sudic al frontului de răsărit, a trimis unui grup de aviatori români de bombardament în picaj, o scrisoare prin care sunt scoase în evidență actele de eroism ale aviatorilor noștri, care au sprijinit puternic formațiunile armatei germane, în cursul grelelor lupte defensive susținute.

Atacurile efectuate cu bravură și cu un succes remarcabil de către aviatorii români, au fost pentru armata germană un prețios sprijin în momentele decisive.

Ca să vorbim de formațiunile de bombardament în picaj române trebue să amintim că sunt atât de recente încât cei aflați în luptă constitue începutul nostru în folosirea acestui teribil mijloc de atac cu bombe. Când germanii au apărut cu Stuka, păreau de neimitat. Numai datorită calităților native, piloții români s'au putut impune încă dela primele acțiuni ale lor pe front cu Stukas-urile, pe care le stăpânesc acum tot atât de bine ca și rutinații camarazi germani. In afară de aceasta, pregătirea piloților români pentru astfel de operațiuni s'a făcut într'un timp extrem de scurt, fapt ce arată încăodată puterea de deprindere a tinerilor noștri aviatori în picaj cu cele mai perfecționate aparate.

Scrisoarea comandantului german vine să confirme încă odată îndemânarea și vitejia apărătorilor cerului românesc.

Dela începutul luptei împotriva bolșevismului au înscris un lung șir de fapte glorioase, și azi, ei continuă să fie straje nebiruită acolo unde se ține frontul siguranței noastre.

(S. M. P.)



„Stukas"-urile românești sunt încărcate cu bombe de calibru greu
(S.M.P. - P.Stere)

Formație românească de bombardiere în picaj (Stukas) în drum spre obiectiv
(S.M.P. - P.Stere)



Articolul „Un fel de șezătoare în marș" publicat în numărul trecut al revistei noastre, este datorit cunoscutului scriitor și reporter de război, d. Const. L. Vâlceanu.

Avioane germ



Avionul de vânătoare M E 109.
Monomotor, 4 mitraliere, sau două mitraliere şi un tun. 405 până la 690 km, oră.



Avionul de vânătoare He 112
Monomotor, 2 mitraliere şi 2 tunuri. Se înalţă la 2000 m. în 2,5 secunde.



Avionul de bombardament în picaj Ju 87 (Stuka).
Monomotor, biplas, 1 mitralieră de bord şi una mobilă pe aripi. Dispozitiv de bombe de 500 sau 250 kgr. Înălţime maximă 7000 m.



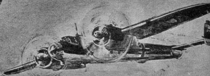
vionul de recunoa-ere Fi 156 „Fieseler-Storch"
onomotor, triplas, isiuni de legătură, recunoaşteri, transport uşor.



Avionul Hs 126 de recunoaştere apropiată
Monomotor, biplas; poate fi utilizat pentru bombardamentul uşor. Înălţime de lucru până la 8050 m. Raza de acţiune 1000 m.



Avionul de luptă şi bombardament He 111.
Bimotor, echipaj 4 oameni, 3 mitraliere, bombe 2000 kgr., viteza până la 422 km. oră. Înălţimea maximă 7500 m. Raza de acţiune până la 3300 km.



Avionul de bombardament sau transport Do 17.
Bimotor, echipaj 3 oameni, 3 mitraliere, bombe 1000 kgr. viteză 500 km. pe oră. Plafon 9000 m. Raza de acţiune 2500 km.

29

48

ne în serviciu

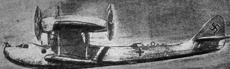
553



Hidroavionul de recunoaştere He 60.
Monomotor, biplan



Hidroavionul de recunoaştere He 114,
Monomotor, biplan, 2 mitraliere, 2 bombe a 50 kg., viteza maximă 230 km. pe oră. Inălţime de lucru 4800 m., raza de acţiune 1125 km.



Hidroavionul Do 18 de recunoaştere şi bombardament uşor.
Bimotor, 4 oameni echipaj, două lansatoare de bombe, viteza 236 km. pe oră, înălţimea de lucru 4300 m. Raza de acţiune 3460 km.



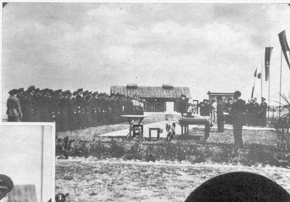
Hidroavionul de recunoaştere la distanţă He 115
Bimotor, echipaj 4 oameni, lansator de bombe. Viteza 355 km. pe oră, înălţimea de lucru 6500 m. Raza de acţiune 3000 km.

idroavionul de recunoaştere şi bombardament He 59.
motor, echipaj 4 oameni, 2 mitraliere, 4 nsatoare de bombe, înălţime de lucru 3500 m., raza de acţiune 775 km.



1. Domnul Ministru Gh. Jienescu vorbind concurenților despre însemnătatea și utilitatea tragerilor.
2. Lt. av. Nițescu I. câștigătorul premiului I.
3. Concurenții urmărind tragerile.
4. Cujele și medaliile acordate câștigătorilor la concursul de tragere aviatic.
5. Concurenții la poligonul de tir redus.

(fotografii maestrul foto: Andrucovici).



Concursul de tir aeronautic

Intr'una din zilele trecute a avut loc pe un poligon de tir al Aeronauticei, un concurs de tragere organizat de către Subsecretariatul de Stat al Aerului printre sburătorii români.

Au luat parte numeroși concurenți și asistenți.

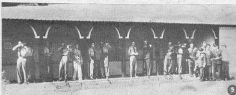
Concursul a fost onorat de prezența Domnului Ministru al Aerului General de Escadră Gheorghe Jienescu, care încurajează și cu fapta și cu vorba orice manifestație aviatică folositoare Țării.

Dăm aci câteva instantanee luate de la acest reușit concurs de tir.









Chestii aviatoriceşti !!

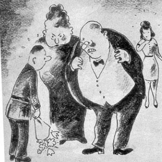
... de Perişeanu



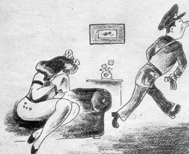
Vânătoare liberă !



Intre baloanele de protecţie



Baraj puternic !!



Degajare !!



Slt av MURESANU LIVIU
Pilot Me 109 G6
PROMOTIE 1941

UN BOLID ROMÂNESC DE VÂNĂTOARE

(S. M. P. — Petre Stere)

Taxa poştală plătită în numerar conform apr
Nr. 235920/1943 a Direcţiei Generale P. T.